

INTERNACIA FERVOJISTO

2003. 2.



- Dresdeno -
urbo de la Internacia Fervojista Esperanto-Kongreso 2003

Atentu ! Grava informo pri IFK en Dresdeno.

LKK-Dresdeno decidis **malaltigi** la kongreskotizon
al **15.00 €**
sen aliĝlimo por loĝantoj en iamaj socialismaj landoj.
Sed aliĝu sufiĉe frue, prefere ĝis fino de marto 2003,
por ke ni havu eble plej frue superrigardon
pri la nombroj de la partoprenantoj.

Ni esperas, ke nun, tio, iom faciligas vian decidon
partopreni la kongreson en Dresdeno.

LKK-Dresdeno



Bondezirojn

La 18-an de majo 2003, nia amiko RÖSEMANN Otto festos sian 80 jariĝon.
Por lia plurjardeka rezultohava grava laboro, en jaro 1999 li estis nomumita Honora Membro de IFEF.

Koran gratulon

Dresdena panoramo el la rivero "Elbe" kun la haveno

Enhavo



55-a IFEF-kongreso en Dresdeno

10-16.05.2003

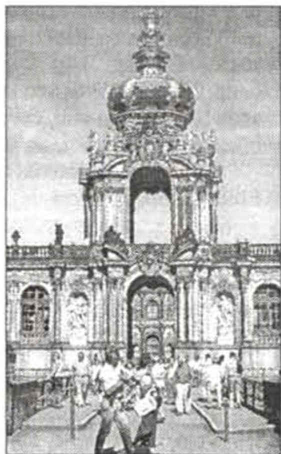
Kongresadreso : 55-a IFEF-Kongreso
Postfach 100 425, DE-61144 FRIEDBERG
Tel /fakso : +49-6031-4617
Retadreso : 55a-IFK@web.de

Bankkonto : 55-a IFK, Henning Hauge, bankkonto 844 741 202
bankkodo 200 100 20, Postbank Hamburg

Dresdeno ! la kongresurbo

La organizantoj de la venonta IFEF-kongreso elektis la urbon Dresdeno, ĉar ĝia beleco kaj historio plenumas ĉiujn antaŭkondiĉojn por sukcesplena semajno. Kiel urbo, unuafoje Dresdeno estas dokumentita en la jaro 1216. 800 jarojn regis en Saksio la gento de Wettin'oj (Vetinoj). Ili estis markgrafoj, poste, princelektistoj kaj fine eĉ reĝoj. En la 18-a jarcento, Dresdeno estas parte detruita de prusaj soldatoj. Komence de la 19-a jarcento francaj soldatoj kaj poste rusa princo regis Saksion kun la Ĉefurbo Dresdeno. Dum tiuj du jarcentoj ekestis famaj konstruaĵoj en baroka stilo. La porcelano estas eltrovita unuafoje en Eŭropo. Elstaraj artaj verkoj estas kreitaj aŭ kolektitaj. La komerca kaj trafika graveco de la urbo kreskis. En 1839 ekfunkciis la unua fervojo inter Dresdeno kaj Lepsiko. Esperantistoj estis aktivaj jam komence de la 20-a jarcento. La nazi reĝimo kondukis al la dua mondmilito, je kies fino la urbo Dresdeno grandparte estis detruita kun 35 000 mortintoj. Intertempe la rekonstruita urbo apartenas al la plej belaj kaj vizitindaj urboj en Germanio.

Dum la kongresa semajno ni vizitos elstarajn vidindaĵojn. Ili viciĝas ĉe la maldekstra bordo de la rivero Elbe. La Semperoperejo, konstruita en la 19-a jarcento kaj nomita laŭ ĝia arĥitekto, apartenas al la plej belaj muzikteatroj de Europo. Ni trapasas la teatroplacon kaj atingas la t.n. Zwinger-ensemblon de barokstilaj kasteloj, kies balustradoj staras antaŭ parko. Interne, invitas al vizito, galerio pri pentraĵoj, pavilono pri sonorilaro, alia pri porcelana kolektaĵo kaj specifaj muzeoj. La apuda kvartura kastelo estis ĝis 1918 rezidejo de la saksa gento Wettin, kies historio ampleksas sep jarcentojn. La fasadoj brilas en renesanca stilo. Proksime leviĝas, kun 90 metrojn alta turo, la iam korta, katolika katedralo St. Trinitatis. En subtera kripto ripozas 49 iamaj princelektistoj kaj reĝoj el la gento Wettin. La protestanta Virgulino - preĝejo estas rekonstruita kun sia granda kupolo kaj kvar angulaj turoj. Pri la historio de la fervojo informas la proksima trafikmuzeo Johanneum. Tie, admirindas la plej antikva lokomotivo el la jaro 1861. Ni promenas al la bordo de la rivero Elbe kaj rigardas desur la 500 metrojn longa "Brühl"-teraso multnombrajn pasaĝer-ŝipojn kaj la Aŭgust- ponton el la 13-a jarcento. Dresdeno estas plena je historiaj konstruaĵoj, sed ankaŭ ne mankas aliaj specifaj vidindaĵoj, ekzemple laŭŝajna moskeo, sed fakte industria monumento de iama cigared-fabriko, aŭ la



Kronopordo en la kastelo Zwinger en Dresdeno



Rezideja kastelo kun muzeo en Dresdeno

vitra manufakturo de aŭtomobiloj aŭ kablotramo el 1895, unika en Eŭropo. La kongresa semajno ne estas sufiĉe longa por viziti ĉion.

Fine, jen kelkaj praktikaj detaloj.

Post via aliĝo kaj antaŭpago LKK sendos al via adreso la kongreskarton kaj konfirmos la menditan hotelon aŭ tranoktejon. Por la alvenantaj kongresanoj estos instalitaj akceptejoj en la stacidomoj de Dresden Hbf (ĉefa stacidomo) kaj Dresden Neustadt (nova urbo) ambaŭ situantaj dekstre de la rivero Elbe. Inter ambaŭ stacioj trafikas urba S-fervojo, aŭtobusoj kaj tramoj. Kongresdokumentoj estos eldonataj nur en la kongresejo "Bürohaus (oficeja domo) Bürgerwiese, St. Petersburger strato 15". Ne hezitu aliĝi kiel eble plej baldaŭ. Ni, la Germana Esperanta Fervojista Asocio, klopodas oferti al vi interesan kaj allogan kongresan semajnon en Germanio.

Vi estas kore bonvenaj.

Ĝis revido en majo 2003 !

Loka Kongresa Komitato

Biletoj por publikaj trafikiloj en kaj ĉirkaŭ Dresdeno

Precipe por partoprenontoj de la 55-a IFEF-kongreso en Dresdeno (Germanio) gravas antaŭa informo, kiel prezfavore tie uzi publikajn trafikilojn. En la Esperanto-informejoj en la stacioj Dresden Hbf kaj Dresden-Neustadt (vidu IF 2003. 1.) ni vendos la sekve menciatajn biletojn. Do jam, antaŭe, pripensu, kiujn biletojn vi volas aĉeti.

La regiono apartenas al Trafikligo Supra Elbo (germane : *Verkehsverbund Oberelbe - VVO*). Ĝi ampleksas teritorion kun ĉirkaŭ 90-kilometra diametro, kaj konsistas el 21 tarifzonoj. La urbo Dresdeno situas en la mezo, kaj konsistigas nur 1 tarifzonon - la plej grandan. La sekvaj informoj koncernas nur tiun zonon, kaj ankaŭ sufiĉas por la plej malproksima hotelo ***Motel am Wiesenrand.***

La biletoj validas komune por fervojo, tramvojo, aŭtobusreto kaj Elbo-transiĝoj per pramo. Biletoj por minimume 7 tagoj (semajnbiletoj) validas ankaŭ por la du funikularoj. Gravaj por kongresanoj (plenkreskuloj) estas jenaj biletoj :

1. **Kurtdistancbileto** kun valido ĝis 2 km ĉe fervojo, kaj ĝis la 4-a halto de tramo aŭ aŭtobuso, sen eblo ŝanĝi la trafikilon
por 1 veturo **1,00 eŭro**
por 4 veturoj **4,00 eŭroj**
2. **Zonbileto** kun 1-hora valido (egale per kiu ajn trafikilo)
por 1 veturo **1,50 eŭro**
por 4 veturoj **5,80 eŭroj**
3. **Tagbileto** (2-a klaso) kun valido ĝis nokte 4.00 h de la sekva tago
por 1 persono malpli ol 60-jaraĝa **4,00 eŭroj**
por 1 persono ek 60-jaraĝa **3,00 eŭroj**
por 2 personoj komune **5,00 eŭroj**
4. **Semajnbileto** (2-a klaso) kun 7-taga valido (ekzemple por gastoj en la hotelo ***Motel am Wiesenrand***)
por 1 persono **14,00 eŭroj**

Ĉiuj biletoj estas per aparato validigendaj komence de la veturo, ĉe fervojo antaŭ aŭ sur la pasaĝerkajo, ĉe tramoj kaj busoj en la veturilo.

Heinz Hoffmann, LKK-ano

Raporto de la kasisto por la jaro 2002

Enspezoj	Eŭroj	Elspezoj	Eŭroj
Kotizoj	5790,31	IF-presado	3026,85
FFK-vendo	12,50	IF-sendo	550,00
Repago KavaPech	63,00	UEA-kotizo	150,00
Donaco Adopta Fonduso	38,39	FFK-presado	206,00
		Afrankoj FK	30,23
		Estraro	1208,56
Sumo :	5904,2	Sumo :	5171,64

Bilanco je la 31-a de decembro 2002			
Aktivoj	Eŭroj	Pasivoj	Eŭroj
Banko	1701,59	Kongresa Garantia Fonduso	18,78
UEA	285,68	Junulara Fonduso	501,18
		Adopta Fonduso	98,85
		Terminara Fonduso	78,48
		Estrara Fonduso	369,52
Sumo :	1987,27	Sumo :	1066,81

Jara rezulto			
Elspezoj	5171,64	Enspezoj	5904,20
Terminara Fonduso	- 30,23	Terminara Fonduso	- 12,50
Estrara Fonduso	- 45,00	Adopta Fonduso	- 38,39
Estrara Fonduso	- 50,00		
Estrara Fonduso	- 44,39		
Estrara Fonduso	- 6,17		
Estrara Fonduso	- 63,00		
	4932,85		5853,31
Jara rezulto	920,46		

Membro-stato		
Lando	2001	2002
Aŭstrio	92	93
Belgio	15	15
Britio		
Bulgario	20	20
Ĉeĥio	55	55
Ĉinio	20	20
Danio	60	60
Estonio	20	
Francio	126	106
Germanio	201	202
Hispanio	15	15
Hungario	30	30
Italio	113	91
Japanio	20	32
Jugoslavio	20	20
Kroatio	13	15
Nederlando	15	15
Norvegio	40	39
Pollando	20	
Rumanio	10	15
Slovakio	16	22
Slovenio	15	
Svedio		
Svisio	62	64
Individuoj	9	8
	977	863

Finkalkulo en eŭroj		
Havaĵo je 2002-01-01	1254,71	
enspezoj	5904,2	
elspezoj		5171,64
Havaĵo je 2002-12-31	1987,27	

Tagordo de la kunveno
de la Faka Komisiono

1, Bonvenigo kaj enkonduko fare de la FK-gvidanto,

2, Elektoj:

a, FK-gvidanto, nun Jan Niemann (reelekteblas)

b, sekretario de la Fake aplika sekcio , nun: Ladislav Kovár (reelektebla),

c, sekretario de la Terminara sekcio, nun: Heinz Hoffmann (reelektebla),

3, Raporto de la Fake aplika sekcio – sekretario.

4, Raportoj pri faka laboro en unuopaj IFEF landaj asocioj.

5, Fakaj programeroj dum la 55-a IFK.

6, Raporto de la Terminara sekcio-sekretario.

7, Raportoj de la TS-kunlaborantoj (kaj landaj kaj individuaj).

8, Trakto de nocioj laŭ informoj en Terminaraj kurieroj.

9, Fakaj programoj dum la 56-a IFK.

10, Novaj taskoj por la sekcioj.

11, Eventualaĵoj (interalie, korektado de la adreslisto).

Jan Niemann

Rumana Esperanto Fervojista Asocio (REFA) aĝas pli ol dek jarojn

Kvankam internacia lingvo ESPERANTO havas malnovan heredaĵon en Rumanio (ĝi estis uzita jam je la komenco de la pasinta jarcento), pri organiza asocio, kun kelkaj centoj da membroj oni povas paroli nur post sociaj kaj politikaj ŝanĝoj, kiujn Revolucio de decembro 1989 iniciatis en nia lando.

La 14-an de septembro 1991,en Braŝovo, oni metis la bazojn de la RUMANA ESPERANTO FERVOJISTA ASOCIO (R.E.F.A.), havanta propran statuton, kiu precizigas ĉsencajn celojn de nia asocio, nome :

- lernadon, uzadon kaj disvastigon de Esperanto en fervojistaj medioj, precipe en faka agado;
- kunlaboradon kun aliaj landaj kaj internaciaj esperantaj asocioj pere de fakaj, kulturaj, sportaj, turismaj, k.t.p., aranĝoj;
- tradukon de rumanaj terminoj rilatantaj al fervojo en ESPERANTON, por plifaciligi internaciajn fakajn kontaktojn de niaj fakuloj.

Post pli ol dek jaroj, analizante kiamaniere ni plenumis tiujn celojn, ni konstatas tion;

R.E.F.A. havas nun 343 membrojn en 16 filioj de nia lando.

Komence de januaro 2002, oni inaŭguris en Braŝovo, kadre de Fervojista Hospitalo, la unuan ESPERANTISTAN KLUBON, ĉiun mardon, inter 19.00-20.00 horo, kun permanenta agado.

Nia asocio organizis ĉiujare kursojn pri ESPERANTO, akcentigante varbadon de novaj membroj (precipe junaj) kaj kvaliton de bonaj parolantoj de la internacia lingvo.Tiel, nur en la jaro 2001/2002 partoprenis al tiuj kursoj 45 membroj de Bukareŝto, Braŝovo kaj Galati.

La apartenado al la Internacia Fervojista Esperanta Federacio (IFEF) ebligas kaj necesigas kunrilaton de la agadoj de AFER kun tiuj agadoj de similaj fremlandaj asocioj.

Tiel, por la dua fojo en Rumanio (poste de tiu farita en Poiana Braŝovo en 1994) ni organizis inter 16-23.02.2002 en Predeal, la 43-an Internacian Fervojistan Esperantan Skisemajnon (IFES) al kiu partoprenis, krome rumanoj, ankaŭ 9 gastoj el Danio, Germanio, Francio kaj Ĉeĥio. La pozitivaj komentarioj, kiuj aperis poste en diversaj artikoloj en-kaj ekster-lande, kiel ankaŭ la enhavo de la raporto farita de s-ro H. Peyrouty, komisiito por skisemajno kadre de IFEF, parolas pri reala sukceso de tiu ĉi aranĝo.

Alia grava jara internacia manifestacio estas IFEF- Kongreso, ankaŭ kadre de FISAIC* kalendaro. Ĉi-foje R.E.F.A. havas unu el la plej nombraj delegacioj; tiu-jare partoprenis en Plovdiv - Bulgario(1-7 junio) 36 rumanaj fervojistaj esperantistoj.

Estas remarkinde ke, unuafojo, kun ĉi tiu okazo, oni proponis kaj estis akceptita propono de organizi IFEF-kongreson en 2005, en Rumanio.Tiu fakto reprezentas precipan provokon por nia asocio kaj, por sukcesi, ni adoptis, kune kun niaj kolegoj de Esperanto-Asocio de Rumanio, strategion por labori en venonta periodo.

Pri la partopreno de REFA-membroj al aliaj manifestacioj kun esperanta specifo, laŭvice mi elnomos nur kelkajn el la nombraj agadoj de la jaro 2002:

- la ĉeeston de 10 delegitoj en Alicante (Hispanio), al la kongreso de S.A.T. (Sennacieca Asocio Tutmonda) - kultura asocio kiu eldonis ĉi-jare "Plenan Ilustritan Vortaron" (la 3-an eldono);
- la partoprenon de pli ol 60 personoj el nia asocio al la Kongreso de Hispana Esperanta Asocio, en Valencio;
- la organizon, post IFEF-kongreso en Plovdiv, de unu belega ekskurso en Grekio, kun 30 personoj;
- la prelegadon en ESPERANTO de la faka raporto pri la novaĵoj sur fervoja kampo en Rumanio, en la Konferenco por Aplikado de Esperanto en Scienco kaj Tekniko (KAEST-2002), internacia scienca manifestacio, kiu uzas ESPERANTON kiel komunikada lingvo, okazinta ĉi-jare apud Praga-Ĉeĥio (6-10.11.02);
- la partoprenon de la rumanaj delegitoj al Ĉeĥa kaj Germana Esperantaj Fervojistaj Asocioj;
- la ĉeeston al Tutlanda Esperanto-Simpozio (10-12 majo 2002), kun la temo "Esperanto kaj instruado" organizita en Timiŝoara-Rumanio de Esperanto-Asocio de Rumanio;
- la organizon de periodaj renkontiĝoj de niaj membroj kun invititoj de la aliaj asocioj (pentraĵo, muziko, turismo k.t.p) de U.A.I.F.R. -landa sekcio de F.I.S.A.I.C.. Inter tiuj, la plej grava estis nia Jara Kunsido de R.E.F.A. (6-8. 09. 02) Sibiu, havanta tre riĉan programon

Niaj fakdelegitoj ĉe UEA

Preskaŭ 2000 delegitoj de UEA el ĉiuj mondopartoj pretas respondi al demandoj pri praktike ĉio ajn, helpante okaze de vojaĝo, informante ktp. Eĉ pli multaj estas fakdelegitoj /FD/ pretaj informi kaj helpi en la plej diversaj specialaj temoj aŭ fakoj. Estas inter ili ankaŭ fervojistoj / eĉ nefervojistoj /, kiuj aliĝis kiel FD pri la temo fervojo aŭ kunligita kun ĝi. Ili estas pretaj informi kaj helpi, krom alia ili povas informi ankaŭ pri celoj de nia IFEF kaj varbi por aliĝi al nia movado, partopreni nian agadon kaj disvastigi nian federacion al lokoj kaj landoj, kie ni ne havas membrojn kaj kontaktulojn. Ĉu ni sufiĉe eluzas la proponatajn eblecojn ?

Kiel ĉefkomitatano kaj laŭ instigo de la estraro mi kompilis liston de FD de UEA pri temoj kunligitaj kun fervojo laŭ la lasta jarlibro 2002 kaj komparis ĝin kun listo el la jaro 1996, farita de sinjoro Henning Olsen. Jen la rezulto :

En la jaro 1996 UEA havis 57 FD pri la temo fervojo en 53 urboj de 20 landoj. En la jaro 2002 proponis siajn servojn en samaj temoj 56 fakdelegitoj en 52 urboj en 22 landoj. Krome, mi trovis nomojn de 10 delegitoj kun anoncita profesio fervojisto aŭ emerita fervojisto, kiuj servis kiel delegitoj aŭ fakdelegitoj sed ne por temo kunligita kun la fervojo. Komparante laŭ landoj, la plej multaj FD funkcias en Germanio / 12 en 12 urboj /, sekvas Hungario kun 6 FD en 5 urboj, Francio kun 5, kaj po 3 en Ĉeĥio, Danio kaj Italio. En aliaj landoj kun landaj asocioj troviĝas nur 1 aŭ 2 FD, sed ili estas landoj kun landaj asocioj aŭ izolitaj membroj de IFEF, kie funkcias neniu fakdeligito de UEA pri temo fervojo, kiel ekzemple Bulgario, Estonio, Kroatio, Nederlando, Pollando, Slovenio, Svedio, kaj aliaj.

Pere de cirkulero de la ĉefkomitatano 1/2002, Demandero por Jarraportoj 2002 kaj nun pere de nia revuo mi alvokis kaj alvokas ĉiujn landajn asociojn kaj vin ĉiujn, klopodi por trovi personojn, kiuj pretas helpi je tiu ĉi kampo kaj sinproponi kiel fakdelegitoj de UEA pri temoj kunligitaj kun fervojo. Plej konvene estas por tiuj, kiuj samtempe estas individuaj membroj de UEA, ĉar por ili tio ĉi ne kaŭzos kromajn elspezojn por membreco en UEA. Se vi mem deziras fariĝi delegito kaj / aŭ fakdelegito, skribu al la ĉefdelegito de UEA en via lando aŭ rekte al la Centra Oficejo de UEA; sed eblas peti ankaŭ landan asocion de IFEF, ke ĝi helpu al vi tiucele. Ĉu, ni pere de plivastigita reto da fakdelegitoj de UEA sukcesos ne nur pli vaste informi pri fervojo kaj IFEF, sed ankaŭ varbi novajn membrojn kaj disvastigi nian movadon kaj federacion ankaŭ al Landoj kai lokoj, kien ni ankoraŭ ne enpenetris? Dankon por via tiucela kunlaboro kaj helpo!

Jindřich Tomíšek, Ĉk

(fakan kaj distran). Ni ĝuis ĉeeston de kelkaj samideanoj de Aŭstrio, Kroatio kaj Hungario.

- la partoprenon de rumanaj delegitoj (inter ili ankaŭ esperantistoj) al la 50-a jubileo de F.I. S.A.I.C.,26-30.09.02, Obernai-Francio.

Komunaj interesoj kaj ankaŭ permanenta helpo kaj malkondiĉata subteno de U.A.I.F.R. reprezentas por R.E.F.A. esencan eltenon por promocii estontece la celojn sidantajn ĉe bazo de ĝia fondaĵo.

Do; oni povas diri ke, post pli ol unu dekado da agadoj, la RUMANA ESPERANTO FERVOJISTA ASOCIO ne perfidis siajn idealojn, nome aktivan implikon en la rumana kaj internacia realaĵo, utiligante ĉi tiun mirinde simplan kaj efikan komunikilon ... internacian lingvon "ESPERANTO" !

Psik. Rodica TODOR
Prezidantino de R.E.F.A.

* F.I.S.A.I.C. - Federacio Internacia de la Intelektaj kaj Artaj Societoj de la Fervojistoj

Ĉu fervojo en Armenio?

Ĝis 1991 Armenio apartenis al la Soveta Unio. Do la tiea fervojo estis parto de la SŽD, ankaŭ largŝpura. Post la liberiĝo, la reto estis malgranda, sed nun ekzistis multaj najbaroj, do ankaŭ limstacioj, kiuj kompreneble malrapidigis la veturon. Tamen, Armenio fariĝis membro de la UIC kaj havas la kodnumeron 58. La mallongigo de la fervojo estas AFV. Oni ankaŭ devas scii, ke Armenio averaĝe situas 1800 m-ojn alte, tiel ĝia tereno ne favoras la konstruon de fervojoj. Kiel vi vidas el la aldonita mapo, ekzistis fervojaj ligoj al Kartvelio, Turkujo kaj Azerbajĝano (Naĥiĉevana Respubliko). Minimume, la reloj ekzistas, sed ĉu la trafiko ankaŭ funkcias ?

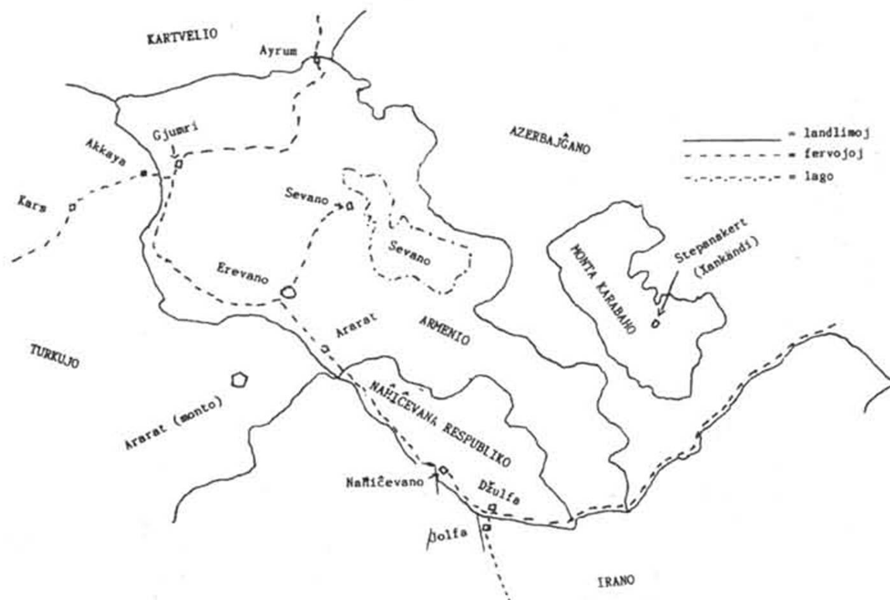
Verŝajne estas konate, ke Armenio havas problemojn kun Turkujo, kiuj devenas el la jaroj ĉirkaŭ la Unua Mondmilito. Tamen ekzistas linio de Erzurum-Kars en Turkujo ĝis la iama Leninakan, nuntempe Gjumri. Temis pri linio de la normala ŝpuro.

Post la liberiĝo, okazis batalo kun Azerbajĝano pro la posedo de la regiono Monta Karabaĥo. Tio tuŝas ankaŭ la fervojan ligon al tiu najbaro (kaj al tiu regiono), ĉar paco ankoraŭ ne estas, nur armistico. Laŭ leksikonoj kaj almanaĥoj, en Armenio en 1968 la longeco de la fervoja reto estis 560 km kaj 825 km en 1999.

Sude de Erevano, ekzistas stacio kun la nomo "Ararat", laŭ la nomo de fama monto, kiu nun situas en Turkujo.

Nuntempe, la fervojo funkcias nur parte, nome inter Erevano kaj Tbiliso (Kartvelio), limstacio Ayrum. Ĉar Turkujo fermis la limon, ankaŭ sur la normalŝpura linio el Kars ne okazas trafiko.

Kiel ofte en postsocialismaj landoj ankaŭ



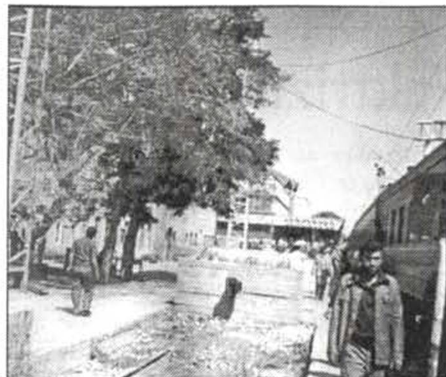


Foto 1 supre, foto 2 malsupre



en Armenio la aŭtoj kaj kamionoj multiĝas. Tamen la vartrafiko en la lastaj jaroj plimultiĝis. Do la respondo al la titola demando estas: Jes!

La fotoj montras:

1. La trakfina baraĝo de la normalŝpura linio el Turkujo en la stacio de la iama Leninakan/1981, nuntempe Gjumri. (En la fono, oni vidas cirilajn kaj armenajn literojn, indikantajn la nomon de la stacio).

2. Vido el veturanta trajno inter Gjumri kaj Erevano al limturo dum soveta tempo, ĉar la linio kondukis dum longa itinero tre proksime de la limo.

Walter Ullmann / Germanio

El historio

Ĉu ovoj kaj butero kaŭzis enkondukon de lokomotivo-fajfilo?

Signalilo por aŭdeblaj signaloj donataj de lokomotivestroj de la unuaj fervojoj estis normala korno. Lokomotivestro portis ĝin pendigita je sia kolo kaj dum veturo uzis ĝin laŭ instrukcioj. Por altigi sekurecon ekzemple, en Anglujo, la dejorinstrukcio ordonis, ke antaŭ kaj sur samnivela kruciĝo de fervojo kun ŝoseo la lokomotivestro faru avertsignalon per korno. En bruo de vapora lokomotivo ofte oni ne aŭdis la avertsignalon. Kaj tio ĉi okazis ankaŭ en la jaro 1833 apud Leicester.

Laŭdire okazis, kiam unu veturigisto transportis al semajna foiro en Leicester ovojn kaj buteron kaj enpensa li surveturis la samnivelan pasejon, dum kio li tute ne reagis je avertsignalo de la lokomotivestro. Postsekvoj de la kolizio kun lokomotivo estis teruraj. La ĉevalo mortigita, la veturilo frakasita kaj la veturilŝarĝo disjetita. La akcidento kaŭzis grandan maltrankvilon, kio ne plaĉis al la direkcio de la fervoja kompanio. Kaj tial ankoraŭ la saman tagon la direktoro kunvokis eksterordinaran konsultkunvenon, al kiu ankaŭ estis invitita George Stephenson. Tamen neniu el partoprenantoj de la kunveno donis realan proponon por iu aranĝo kun konsiderinda sonintenseco La situacion do savis la direktoro mem, kiam, li demandis Stephenson ĉu eblas konstrui en lokomotivo iun stabilan aranĝon simila al korno kaj funkciigebla per vaporo. Stephenson promesis plenumi la peton. Ĉe unu konstruanto de la muzikinstrumentoj li aĉetis instrumenton por provekzercoj, kiuj fariĝis sukcesaj. Post prov instalo kaj ekzamenado, la kompanio decidis rapide ekipi ĉiujn lokomotivojn per vaporfajfilo. Pli poste havis vaporfajfilon, ĉiu lokomotivo ankaŭ sur aliaj fervojlinioj. Kaj kio okazis kun la veturigisto? Tiu ĉi ricevis de la kompanio monkompenson por la veturigilo, ĉevalo kaj neniigitaj 960 ovoj kaj 50 funtoj da butero.

Esperantigis Jindřich Tomíšek

40 jaroj de ĉinaj elektrizitaj fervojoj

La 15-an de aŭgusto 1961 la parto de elektrizita fervojo Baoji / Fengzhou estis sukcese finkonstruita kaj oficiale ekfunkciigita. Tiam, finiĝis en Ĉinio la historio sen elektra fervojo. Tio fariĝis la grava mejloŝtono en la historio de la ĉina fervoja konstruado.

Oni diras: "Sur la vojo de la Sichuan-provinco, irado estas malpli facila ol la grimpado al la ĉielo". La parto de Baoji / Fengzhou-fervojo estas la plej malfacila kaj danĝera en tiu ĉi regiono, transirante Weihe-riveron, rondflugante inter la krutaj montoj laŭ Qingjiang-rivervalo, trapasante tra Qinling-montaro 817 metrojn de nivel-diferenco. Pro la malpeza altirado, mal-granda rapideco kaj malmulta transportado de vaporlokomotivoj, oni uzas altiron de elektraj lokomotivoj, grandigante la limigitan deklivecon de 20% ĝis 30%, mallongigante fervojlinion je 18 km kaj la longon de tuneloj je 12 km, ŝparante la konstruo-investojn je 60 milionoj da RMB yuan-oj, duonigante la konstruo-daŭron.

En tiu tempo, oni uzis la tradician sistemon de la energio-liverado de kontinukurenta trakciado 3 kv, sed Francio, Japanio kaj Ekssovetunio sukcese aplikis la novan sistemon. Post fojrefoja detala argumento, demonstro kaj elekto, ĉina akademiano Cao Jianyou kaj aliaj famaj specialistoj, profesoroj, decidis apliki la sistemon de AK-povofrekvenco de 25 kv, evitante la kurban vojon.

Samtempe, la Esplorejo pri elektra lokomotivo de Zhuzhou kaj Fabrikejo de elektra lokomotivo de Zhuzhou studis kaj faris la unuan generacian elektran lokomotivon. Baoji-Fengzhou-a elektrizita fervojo estis projektita en marto 1958 kaj ekkonstruita la 15-an de junio samjare, finkonstruita la 14-an de majo 1960 kaj trafikis la 15-an de aŭgusto 1961. De tiam, estis malfermita la antaŭakto de la konstruado de elektrizita fervojo en Ĉinio.

La 1-an de julio 1975, la elektrizita linio Baoji-Chengdu estis finfunkciigita kun la longo de 676 km-oj post la sepjara malfacila kaj penema lukto de konstruistoj.

Dum la "Sesa Kvinjara Plano" (1981-1985), Ĉinio konstruis elektrajn fervojojn de 2507.53 km-oj, pli longajn ol tiuj de la tuta longo dum la pasintaj 20 jaroj. Ĉiu-jare oni konstruis meznombre pli ol 500 km-ojn. En la elektra linio Beijing-Qinhuangdao estis unuafoje enkondukita la teknikon de elektronutra ŝpartransformatora sistemo kaj sistemo de mikrokomputila telekontrolo kun serio da instalaĵoj. Tio montris, ke la ĉina elektrizita konstruo marŝis al la avangarda nivelo en la mondo.

Dum la "Sepa Kvinjara Plano" (1986 - 1990), nia lando konstruis 2787.1 km-ojn da elektraj fervojlinioj. La elektrizitaj fervojoj disvolviĝis al la ĉefaj pezaj Longhai-a kaj Jingguang-a linioj,ankaŭ al la Yingxia-a linio, kondukanta al la sud-orienta ĉemara ekonomia distrikto de Ĉinio. Samtempe, oni konstruis la unuan en Ĉinio dutrakan pezkargan elektrizitan specialan linion por karbo "Dalian-Qinhuangdao".

Dum la "Oka Kvinjara Plano" (1991-1995) konstruiĝis pli multaj projektoj. Dek unu elektrizitaj linioj, entute 3012.21 km-oj, inkluzive de la parto Beijing-Zhengzhou de Beijing-Guangzhou-linio, Nanning-Kunming-a linio kaj tiel plu. Oni komencis la konstruon de la unua en Ĉinio kvazaŭ ekspresa elektrizita fervojlinio kun rapideco de 200 km-oj/hore Guangzhou-Shenzhen-a linio. Tio signifas, ke nia elektrizita tekniko faris novan breĉon.

Dum la "Naŭa Kvinjara Plano" (1996-2000) aperis la brila periodo de la elektrizita konstruo en Ĉinio. Trafikis 5317 km-oj da elektraj linioj, meznombre 1063 km-oj konstruiĝis ĉiu-jare. La konstruo-rapideco estis unika en la mondo.

Kun la disvastiĝo de elektrizita fervojo, la kvalito de elektroliverado boniĝas evidente, la projekta kaj produkta niveloj de elektrizita lokomotivo reliefe altiĝas. Ni fabrikis la lokomotivojn tipe de SHAOSHAN-1 ĝis SHAOSHAN-9. Nun jam naskiĝis la prototipa lokomotivo de AK-KK-AK transmisia elektrizita lokomotivo kaj motorvagonoj, kiuj preparas la kondiĉojn de movforto en nia senĉesa rapida disvastigo de elektrizita lokomotivo.

Dum la "Deka Kvinjara Plano" (2001-2005) ni planos konstrui jenajn elektrizitajn fervojojn: la duan linion de Baolan-a fervojo, la kvaran linion de Guangshen-a fervojo, Jinshen-an linion, Jinghu-an linion, Huhang-an linion, Zhegan-an linion, Zhengxu-an linion, Jiaoji-an linion kaj aliajn kun tuta longeco de pli ol 8000 kilometroj.

Ni antaŭkalkulas, ke la totala longo de la ĉinaj elektrizitaj fervojoj atingos 20 000 km-ojn en la jaro 2005, 26 000 km-ojn en la jaro 2010. En jaroj 2001-2010 estas la periodo por realigi la trian strategion de la ĉina moderniga konstruo, la dek jaroj por eniri de grandlando al potenclando de elektrizita fervojo. Tiam, la kvar pezaj ĉefaj longaj fervojlinioj-"Beijing-Harbin, Beijing-Guangzhou, Beijing-Shanghai kaj Lianyungang-Lanzhou estos elektrizitaj. La elektrizitaj fervojlinioj de la ses regionoj, nome Sud-orienta, Nord-okcidenta, Nord-ĉina, Sud-centra, Nord-orienta kaj Orient-ĉina estos refaritaj. Krome, la konstruado de ĉinaj elektrizitaj fervojoj proksimiĝos kaj atingos la avangardan nivelon en la mondo en konstruo-longo, elektrizigo, rapido de elektrizitaj pasaĝertrajnoj, pezo trakciata de elektrizitaj varfervojoj.

Han Zuwu
vicprezidanto de
Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Ĝenerala direktoro ČD inĝ. Zelený elektita vicprezidanto de UIC

En sidejo de Internacia Fervoja Unio / UIC/ la 21-an de novembro 2002 okazis kunveno de Ĝenerala Asembleo de UIC. Ĉefa punkto de la programo estis elekto de nova estraro de tiu ĉi signifa internacia fervoja organizo. Por sekva dujara periodo /2003-2004/ estis elektita prezidanto de UIC ĝenerala direktoro de Svisaj Fervojoj /SBB/ sinjoro Benedikt Weibel, la Vp fariĝis Ĝenerala direktoro de ČD inĝ Dalibor Zelený. Elekto de inĝ. Zelený Vp de UIC estas ne nur sukceso por ĉeĥa fervoja diplomatio, sed precipe rekono de la ĝisnuna laboro de inĝ. Zelený en nacia kaj internacia kampoj. Inĝ'. Zelený de la jaro 1999 plenumas funkcion de prezidanto de Misio Oriento-Okcidento de UIC kaj estas ankaŭ lia merito, ke tiu ĉi labora organo de UIC kontribuis kaj kontribuas al integriĝo de la fervojoj en meza kaj orienta Eŭropo en fervojan komunecon de Eŭropa Unio.

UIC /Union Internationale des chemins de fer / estis fondita en 1922, lastjare ĝi do festis la 80an-datrevenon de sia ekzisto. Temas pri la plej prestiĝa internacia organizo, kunliganta fervojajn entreprenojn de la tuta mondo.

Ĉefa celo de UIC estas certigi senprobleman funkciadon de fervoja trafiko en internacia koncepto, precipe el vidpunkto de teknika unueco. UIC en sia programo ankaŭ havas interŝanĝon de la spertoj inter ĉiuj membroj de la monda fervoja komuneco. Pri signifo de UIC ankaŭ atestas la fakto, ke ĝi fine de 2002 kunligis 158 membro-entreprenojn en ĉiuj kvin kontinentoj.

Jindřich Tomíšek

Internacia skisemajno 2003

La 44-a Internacia fervojista Esperanto skisemajno okazis de la 4a ĝis la 11-a de januaro 2002 en Kunčice Pod Ondrejnikem.

Fakte, ĝi jam komenciĝis en Prago, kiam renkontiĝis en stacidomo danaj kun francaj partoprenantoj, daurigis en Hranice na Moravu, kie mia edzino kaj mi mem kolektiĝis al tiu grupeto kun lokaj esperantistoj. La tuta grupo veturis ĝis Valaske Mezeriei. Tie aldoniĝis S-ano Tomíšek, kiu ludis grandan rolon por bona disvolviĝo de la skisemajno.

Kiam ni alvenis al la Ĉeĥa fervojista ripozloko, kun plezuro ni malkovris nian gastejon: ĉambrojn je la unua etaĝo, trinkejon kaj vastan manĝoĉambron teretaĝe.

Dum la tuta semajno ni povis gustumi tipe ĉeĥajn manĝaĵojn, sed je la unua vespero, post la bonvenigaj vortoj, krome, ni gustumis la famkonatan trinkaĵon: "Becherovka" oferitan de la reprezentantino de la ĉeĥa FISAIC: s-ino Abelovska, kiu multe klopodis por la sukceso de la aranĝo.

Post ripoziga nokto, dimanĉo estis tago de la unua ekskurso por malkovri la skiterenon, kaj ĝui la panoramon, ni veturis al la montopinto: "Pustevny"je la alteco de1020 metroj super la marnivelo.

Revena vojo estis tra Roznov pod Radhostem, kie situas la regiona:"Valahia"muzeo en naturo, kiu konsistas inter alie el tipaj lignaj domoj, eĉ muelejo.

Vespere okazis du videoprezentadoj: unue filmo el la Tabora kongreso, poste bildoj el la 42a I.F.E.S..Tio vekis agrablajn memoraĵojn al partoprenintoj kaj instigis ideojn al "novuloj".

Lundon, la skiantoj veturis al Pustevny, sub gvidado de s-ano Inĝ. Jiří Vencl, dum piedirantoj ekskursis al Frenstat kun S-ano Ladislav Láni. Tiu tago eble estis la plej agrabla de la semajno ĉar la suno belege brilis.

Serioza faka vespero atendis la partoprenantoj kun la prelego de S-ano Ladislav Kovář. Poste, oni babilis kaj rememoris la pasintecon de la skisemajnoj, precipe en la jaro 1972, kiam ambaŭ s-anoj Láni kaj Kovář aranĝis la aferon en estinta Ĉeĥoslovakio.

Mardon, perbusa ekskurso okazis al proksimaj urboj: Koprivnice kun vizito de muzeo de aŭtomobilfabriko: Tatra; Pribor, naskiĝurbo de Sigmund Freud; kaj Stramberk, gotika burgo de la 13a jarcento.

Jam venis tradicia momento de la skisemajno, nome lingva konkurso,al kiu aldoniĝis "piedira konkurso", fakte kvizo.

Merkredon denove estis grava momento, ĉefe por skiantoj kaj organizantoj: la tago de la skikonkursoj. Matene okazis la slalomo, kaj post tagmanĝa paŭzo la longdistanca konkurso.Verŝajne, ĉar la malvarmo alproksimiĝis al minus 15, ĉiuj estis feliĉaj, kiam ni trinkis ion varman en la baro de la hotelo Raztoka, atendante la buson, kiu veturigos nin ĝis Frenstat por kapti trajnon al Kunčice. Neskiantoj ankaŭ vizitis, eĉ butikumis, en Frenstat.

Eble la pinto de la skisemajno okazis dum tiu merkreda vespero: kun viva muziko ekestis la maskobalo: ĉeestis araba paro, blanka damo, gekatoj, klaŭno, k.t.p.



Kiam la muzikistoj finis sian muzikpecon sekvis perdiska muziko, kaj estis frue matene kiam lastaj festemuloj iris enlitiĝi.

Jaŭdon, ĉiuj partoprenantoj trafis la eblecon ekskursi per buso al urboj Novy Jicin kaj Fulnek.

En Novy Jicin, oni vizitis muzeon de ĉapeloj. Kelkaj kunportis unikan memoraĵon, pere de komputila fotografaĵo,surhavanta mirindan ĉapelon.

Post bona tagmanĝo, en bela restoracio, ni atingis la muzeon dediĉitan al Jan Amos Komensky (Komenius), ĉeĥa pedagogo, verkisto de la famkonata: "Orbis pictus" (mondo per bildoj). Vespere, grava por komencantoj, interesa por progresantoj estis la prelego de S-ano Ing.Zdenek Polak pri Cseh-metodo.

Vendredon, dum la plej multe veturis al Roznov por viziti la subĉielan muzeon, nur kelkaj kuraĝuloj alfrontis la malvarmecon por ĝui la lastajn momentojn de skiado, de pura aero, de montara etoso...

Nun venis la solena momento: disdono de premioj, kaj ne malpli grave danko al organizantoj, mi citas ilin denove: s-inon Abelovska, s-ron Ladislav Láni, s-ron Inĝ. Jiří Vencl, s-ron Jindřich Tomíšek kaj s-ron Inĝ. Kovář, Inĝ.Polak, sen forgesi la tutan personaron de la fervojista ripozdomo.

Al 44a I.F.E.S. partoprenis trideko da homoj el 6 landoj (Danio, Ĉeĥio, Francio, Germanio, Rumanio kaj Slovakio).

Invito al la 45a I.F.E.S. okazonta en Francio estis lanĉita.

La vespero daŭris kun la muzikistoj.

LISTO DA PREMIITOJ:

SKIKONKURSOJ:

SLALOMO

a / VIRINOJ:

1a: Denise Happi-Fosso
2a: Violeta Grecu

b / VIROJ:

1a: Sorin Grecu
2a: Hubert Peyrouty
3a: Jiří Vencl

LONGDISTANCA VIROJ :

1a: Sorin Grecu
2a: Jindřich Tomíšek
3a: Hubert Peyrouty

LINGVA KONKURSO:

1a: Annelies Rudolf (DE)
2a: Jana Peyrouty (FR)
3a: Astrid Birkbak (DK)

PIEDIRA KONKURSO :

1a: Sorin Porupca (RO)
2a: Jana Peyrouty (FR)
3a: Florea Mladin (RO)

KARNAVALO :

1a: Ge-Happi-Fosso (Araba paro)
2a: Gabriela Lup (klaŭno)
3a: Ge-Grecu (Gekatoj)

I.F.E.F. Premio: Constantin Calina (RO)

Hubert Peyrouty
Responsulo pri la skisemajno

Kondolenco

Ni anoncas al niaj legantoj kaj IFEF-membroj, ke niajn vicojn por ĉiam forlasis tre aktiva esperantisto, sindonema kunlaboranto en Terminara sekcio de Faka komisiono, tradukanto kaj verkanto de fakaj artikoloj kaj Honora Membro de IFEF **Jaroslav DAVID** el Ĉeĥio. Li forpasis la 15-an de decembro 2002 en sia 83 jaraĝo.

Inter aliaj, li tradukis Trakcian vortaron ĈKD Praha 1965, dum pli ol tri dekjaroj li aktive laboris en Ĉeĥa TS kompilante Ĉeĥan-Esperantan fervojan fakvortaron / neeldonitan /, en TS de Faka komisiono de IFEF, li aktive kunlaboris en tradukado de fakterminaroj Lg II, Lg III kaj Lg IV kaj en aliaj aktivecoj, kontribuis al TeKu k.a.

Bonvolu dediĉi al li amikan rememoron, kiun li certe meritas. Ni kondolencas al lia edzino Jiřina kaj samtempe tutkore dankas por multaj materialoj, donacitaj de li al Esperanta Fako de la Urba Muzeo en Česká Třebová.

Jindřich Tomíšek

La plej granda miniatura fervojo en la mondo

Nederlando apartenas, al landoj, kiuj al vizitantoj proponas multajn vidindaĵojn por ekkoni la landon kaj ties karakteron. Ĉiu turisto povas elekti, ĉu trairi konstrue neŝanĝeblajn tipajn stratojn de iuj urboj, halti en ĉiam freŝe verda provinca.pejzaĝo kun dekoj da ventomueliloj aŭ viziti famajn foirojn kun floroj aŭ fromaĝoj. Se oni pripensas tro multon da landaj vidindaĵoj oni logike devas konstati, ke ne eblas viziti kaj vidi ilin dum unu aŭ du tagoj. Tamen la realo povas esti alia.

Se oni vizitas la faman parkon kun miniatura urbo Madurodam, troviĝanta en antaŭurba kvartalo de la tria nederlanda urbo Hago (laŭ grandeco), por interkonatigo kun la plej konataj konstruaĵoj kaj aliaj vidindaĵoj de la lando povas sufiĉi kelkaj horoj.

Ideon konstrui miniaturan urbon ekhavis gepatroj de Georgo Madur, oficiro de la nederlanda armeo, kiu forpasis dum la dua mondmilito en germana kaptiteco, oni konstruis ĝin en kunlaboro kun Societo por subteno de Sanatorio de la nederlandaj studentoj kaj oni iom post iom realigis ĝin. La parko ricevis la nomon de la forpasinta heroo kaj en julio 1952 vizitis ĝin la unuaj vizitantoj.

Ĉiuj modeloj en la parko estas faritaj en skalo 1: 25 kaj ili strebas montri, kiel la vivo en Nederlando aspektas. Bazo konsistas el dekoj da elstaraj konstruaĵoj kaj objektoj, kasteloj, preĝejoj, palacoj, urbaj pordegoj, urbodomoj, ventomueliloj eĉ diversaj provincaj konstruaĵoj. Tipa reprezentanto de la urbopartoj estas miniatura urboplaco Dam de Amsterdamo kun reĝa palaco, preĝejo Nieuwe Kerk kaj nacia monumento. Oni ne povas preterlasi diversajn lumturojn kaj turojn, pontojn, administrajn konstruaĵojn, soldatejojn, ekkonomiajn konstruaĵojn eĉ amuzan parkon.



Panoramo de la parko "Madurodam"

Granda atento estas ankaŭ dediĉita al modeloj de trafikiloj, ĉe kiuj estas bone demonstrata ilia movigo. Sur areo trafikas kelkaj trajnoj kaj sur stratoj aŭ interurba ŝoseo moviĝas dekoj da pasaĝer- kaj var- automobiloj. Per nekredeble prilaboritaj detaloj altiras atenton modelo de la amsterdama aviadejo Schiphol kun movigantaj grandspacaj aviadiloj Boeing 747. Oni eĉ povas aŭdi unuopajn

informojn pri unuopaj al flugoj kaj forflugoj. Sur moderna priserva terminalo oni sur moviĝantaj strioj povas spekti ranĝadon de la valizoj. Al mondo de la trafiko kompreneble ankaŭ apartenas diversaj ŝipoj kaj navigvojoj, funkciantaj kluzbasenoj eĉ fajrobrigadista boato estinganta brulegon en nafto transporta ŝipego.

Memstaran ĉapitron, formas ankaŭ temaro de fervojista trafiko, kies funkciado kaj ekspluata servo ĉi tie estas bone prezentataj. Laŭ oficialaj donitaĵoj en areo troviĝas kelkaj linioj kun suma longo de 4 km-oj, sur la linioj ĉiutage trafikas 12 diversaj trajnoj. Ĉiu trajno traveturas pojare meznivele 20 mil km-ojn! Aliaj miniaturaj trajnoj aŭ memstaraj lokomotivoj kaj vagonoj staras en kvar fervojaj stacioj, la plej granda havas ok trakojn kaj prezentas kopion de la ĉefstacio de Eindhoven. La informaj tekstoj asertas, ke la miniatura fervojo en Madurodam estas la plej granda miniatura fervojo en la mondo !

La ekspoziciataj modeloj prezentas veturilojn trafikuzatajn precipe sur nederlanda teritorio. Temas pri dek elektraj, ses motoraj kaj du historiaj vaporlokomotivoj. Ilin kompletigas kelkaj elektraj trajnoj kun dekoj da pasaĝerkaj var-vagonoj. Reprezentita estas ankaŭ trama trafiko, sur 1,5 km-on longa linio kun 10 haltejoj; trafikas du tramvagonaroj.

Ĉiuj fervojaj modeloj en Madurodam estas detale konstruitaj de la lokaj dungitoj laŭ reala stato. Por ilia konstruo oni uzis plej multe latunon kaj arte faritajn fibrojn. Apartan intereson por ordinara spektanto meritas ne videbla komputilsistemo prizorganta kaj sekuriganta trafikadon de ĉiuj trajnoj. Dank'al ĝi, la unuopaj trajnoj sekure trakcias tra komplika labirinto de la ĉi tieaj linioj sen risko de kolizio aŭ akcidento.

Se vi decidos viziti Madurodam, vi trovos ĝin en Hago / Den Haag/ sur placo George Maduroplein, kien oni trankvile veturas el la urbocentro per tramo direkte al apudmara banloka kvartalo Scheveningen. Prezo de baza vizitbileto por plenkreskulo estas 10 eŭroj, familioj aŭ grupoj ricevas rabaton. Por tiu ĉi kosto oni povas vidi kaj spekti pli ol mil modelojn de diversaj domoj kaj konstruaĵoj, 27 pontojn, 58 ŝipojn, 32 aviadilojn, kelkdek trajnojn, 2 tramtrajnojn, pli ol dumil aŭtomobilojn, dektri mil homfigurojn, preskaŭ kvinmil vivajn miniaturajn arbojn kaj nekredeblajn tridek mil kreskaĵojn. Ĝis esceptoj Madurodam estas vizitebla ĉiun tagon de la 9-a horo, oni fermas depende de la jarsezono inter la 18-a vintre ĝis la 22-a horo dum someraj libertempoj.

Jindřich Tomíšek

Poŝtmarko pri Transsiberia Ĉeffervojo (Magistralo)

Antaŭ unu jarcento estis konstruita transsiberia ĉeffervoja linio nomata "Magistralo" de Moskvo ĝis Vladisvostoko. Okaze de tiu datreveno speciala poŝtmarko estas dediĉita al tiu evento.

Sur la poŝtmarko ni vidas surskribojn ruse : *"100 jarojn de Transsiberia Ĉeffervojo (Magistralo)"* kaj sur la tunela elirejo *"Al granda oceano"*, (ĉi tie temas pri Pacifiko).

Sur la mapo videblas :

- Nigra linio konkretiganta la transsiberian fervojon de Moskvo ĝis Vladisvostoko,
- montrilo kun numero de la lasta km-o 9288,

Sur la poŝtmarko ni vidas la nomon de Ruslando ruse skribitan kaj sube la saman nomon sed latine skribitan. La nomon "Rossija", oni povas legi laŭ la esperanta formo "Rosija". Tiel oni povas scii la veran nomon de Rusio ruslingve.

Sergei Pahomov



INTERNACIA FERVOJISTO
55-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto-Federacio**

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
jeanripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
Retadreso : lov0354@iperbole.bologna.it

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
Retadreso : kozsu13@freemail.hu

Sekretario : Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb

Kasisto : Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, Appt 132
FR-49100 Angers
Tel : + 33(0)2 41 20 19 40
Retadreso :
Laurent.vignaud@wanadoo.fr

Franca poŝtĉekkonto :
Atentu :
Ĉekoj aŭ ĝiroj al **"Laurent Vignaud"**
9 293 74 Y NANTES
(pagante per bankĝiroj el eksterlando, aldonu 2 eŭroj pli por bankelspezoj)

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy ùt 73/75
HU-1062 BUDAPEST, Hungario

IFEF-TTT-paĝaro :
HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/ifef
ISSN 1397-4270

VIG 2003.494

Ĉina fervojo malfermiĝas al diversaj investoj

La 28-an de decembro 2002, la ministro de la Ĉina Ministerio de Fervojoj s-ro Fu Zhihuan esprimis, ke Ĉinio pli grandigos la malfermadon de fervojoj al eksteraj landoj, ke ĉiuj flankoj, permesitaj al fremdaj landaj investoj, estos permesitaj samtempe al diversaj kapitaloj enlandaj en la unuaj dudek jaroj de ĉi tiu jarcento.



En la Tutlanda kunveno pri fervojoj s-ro Fu Zhihuan diris, ke Ĉinio faros kaj perfektigos rimedojn kaj politikojn pri protektado de justa konkurenco, active stimulos, subtenos kaj kondukos enlandajn kaj eksterlandajn ekonomiajn organizojn kaj ekonomiajn elementojn.

Diversaj posedsistemoj povas partopreni en la fervoja konstruo kaj transporta administrado laŭ la kondiĉoj de la financa merkato kaj de la politika sistemo.

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

****



Atentu:

Jen la nova retadreso de la redaktoro

jeanripoche@wanadoo.fr

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati



Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Retadreso : galati@radiotel.ro